ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 17004,4 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 4 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 41. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 7 listopada 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 193

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

Drobność ziarn piasku, z którego się ogólnie składa łożysko Wisły jest tak wielka, że piasek ten jest w ruchu nawet pod wpływem przepływu małej wody. Nie jest jednak niemożliwem, że skoncentrowanie przepływu małej wody w łożysku małej wody zwężonem pomiędzy główkami miałoby w skutku na niektórych odcinkach zbyt wielkie zamulenie łożyska i niedopuszczalny spadek poziomu małych wód. Mając to na względzie możnaby regulować profil podłużny i uniknąć obniżenia się poziomu małej wody przez progi denne lub główki zanurzone.

Te budowle wzniesione w przedłużeniu główek tylko się zanurzających winny być wykonane z ostrzem skierowanym wgórę rzeki. W poprzecznym przekroju mają one być wykonane ze spadkiem od zewnętrznego końca główek zanurzających się, aż do osi szlaku żeglownego.

Oczywiście ich przekrój podłużny ma być trójkątem równobocznym, z wierzchołkiem u dołu, przy krzywiznach zwrotnych i trapezem ściętym o małej podstawie u dołu, na wklęsłościach.

W ten sposób się zapewnia wystarczająca głębokość przy krzywych zwrotnych, a szerokość wystarczająca przy wierzchołkach krzywizn.

Nadmiar głębokości przy wierzchołkach krzywych, w stosunku do miejsc zwrotności krzywizn zmienny zresztą zależnie od krzywizny, ma być określony zgodnie z wynikami doświadczenia.

W pierwszym przybliżeniu można stosować wzory empiryczne, stosowane dla innych rzek.

Łożysko małej wody ma być w ten sposób ukształtowane w sposób zakończony: prąd zostanie skierowany bardzo dokładnie, nie tylko na wklęsłościach, lecz również na krzywiznach zwrotnych i „talweg będzie regulowany w sposób zupełny, ażeby żegluga miała praktyczny pożytek z całej głębokości istniejącej i nie miała więcej walczyć z prądami ukośnemi" (Armand).

Konieczne jest unikać wszelkiego obniżenia się poziomu małej wody, co szczególnie przestrzegać należy poniżej Modlina, ażeby nie zwiększać spadku pomiędzy Modlinem a Warszawą, ażeby otrzymać dobre warunki dostępu do portu warszawskiego i nie zagrażać stałości robót sztucznych na tym odcinku.

Radzimy użyć za podstawę metodę regulacji przedstawioną wyżej zastosowując ją na dwu odcinkach doświadczalnych, jednym w części już uregulowanej pomiędzy Toruniem a Tczewem, drugim w części dzikiej, bądź pomiędzy Warszawą a Toruniem, bądź pomiędzy Warszawą a ujściem Sanu.

c. Obliczenie kosztów robót.

Roboty regulacyjne części dzikiej Wisły pomiędzy Toruniem a Zawichostem obliczająsię przez inżynierów polskich na 300 miljonów złotych.

Obliczenie to nie zawiera budowy progów dennych. Zalecałoby się obliczenie powyższe sprawdzić z uwzględnieniem budowy progów dennych na odcinkach szczególnie zamulających się.

Z innej strony część wydatków zostanie bardzo szybko zwrócona z terenów aluwjalnych, które się wytworzą w przedziałach pomiędzy główkami ograniczającemi łożyska średniej wody.

Można przypuszczać bez przesady, że wstęga terenu szerokości zmiennej od pół do półtora kilometra i nawet więcej zostanie zdobyta dla rolnictwa wzdłuż całego łożyska rzeki i w jej części dzikiej i szerokość terenów w ten sposób oddanych kulturze rolnej wypadnie potrącić z kosztów robót.

Regulacja dolnej Wisły pomiędzy Toruniem a Tczewem jest obliczona na 100 miljonów złotych. Obliczenie to powinno być sprawdzone z uwzględnieniem możliwości budowy progów dennych. Należy zresztą zauważyć, że regulacja rzeki pomiędzy ujściem Brdy a Wisłą środkową jest konieczna nawet w razie budowy kanału węglowego.

B. Kanalizacja i kanał boczny.

W górę od ujścia Sanu przepływ rzeki obniża się do minimum bezwzględnego 34 m³ przy spadku 30 cm.

W tym biegu rzeka nie może być regulowana użytecznie pod kątem widzenia potrzeb żeglugi a rozwiązanie problemu jak nam się zdaje winno być poszukiwane w drodze budowy kanału bocznego aż do Krakowa, bądź może nawet lepiej w kanalizacji rzeki wyłącznie z ostatecznym utrwaleniem brzegów łożyska średniej wody.

Dwoma głównemi elementami kosztów budowy przy kanalizacji rzeki są jazy i szluzy.

Polska posiada robociznę w dużej ilości i tanią. Należy polecić zastosowanie jazów niewielkich wymiarów o konstrukcji oszczędnej. Istotnie takie budowle, nadające się dobrze do małych spadków odpowiadają warunkom rzek polskich o brzegach ogólnie niskich, które ułatwiają zastosowanie wysokich spadów na jazach. W wypadkach gdy się chce wykorzystać siłę spadków na jazach dla wytworzenia elektryczności i jeśli miejscowe warunki pozwalają na zastosowanie wysokich spadków można polecić jazy dużych wymiarów.

Co do szluz, to winny one wyjątkowo składać się jedynie z dwuch swoich głów, a skrzynia ma być ograniczona jedynie zwykłemi rozstawionemi deskami, a przepusty mają być pomieszczone na brzegach. Należy jedynie zapewnić duży wymiar szluz wystarczający z zapasem ażeby pomieścić w sobie jeden pociąg kompletny wraz z holownikiem.

Szluzy należy umieścić w miarę możności na ramionach bocznych. Korzystniej jest mieć ramiona boczne dość długie, ażeby móc pomieścić cały pociąg holowniczy powyżej szluzy.

Z innej strony głowa dolna szluzy powinna leżeć dość daleko od wylotu dolnego bocznego ramienia, ażeby można było później przedłużyć szluzę przez budowę trzeciej głowy.

Powyżej Krakowa i aż do zagłębia węglowego jak nam się wydaje rozwiązania szukać należy przez budowę kanału rozpoczętego przez rząd austryjacki, któryby miał być przedłużony aż do kopalń węglowych w dolinie Przemszy.

Porty i odgałęzienia obsługujące poszczególne kopalnie mogłyby być wykonane przez poszczególne zainteresowane przedsiębiorstwa wydobywania węgla bez udziału finansowego Rządu Polskiego, który jedynie ogłosiłby w miarę potrzeby użyteczność publiczną robót, ażeby pozwolić na wywłaszczenie niezbędnych terenów.

Zasilanie kanału mogłoby być zapewnione przez zatamowanie wody na Wiśle i jej poszczególnych dopływach płynących z Karpat. To zasilanie byłoby więc bardzo obfite.

Kanalizacja rzeki powyżej Sanu i konstrukcja tych kanałów uwzględniając już roboty wykonane przez rząd austrjacki mogą być obliczone na 180 miljonów złotych, przyjmując że roboty miałyby być wykonane systemem oszczędnościowym, jak zaznaczone jest powyżej.

Kwota ta ma skład następujący:

	złotych.
Kanalizacja między Krakowem a Zawichostem	100 000 000,—
Wykonanie kanału austrjackiego powyżej Krakowa	30 000 000,—
Przedłużenie kanału aż do zagłębienia węglowego długości 38 kilometrów	50 000 000,—

Uwaga: potrącając 1 300 000 złotych przyjętych dalej na kanał węglowy.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Motorowiec któryby mógł odbyć podróż z Tczewa do Australji.

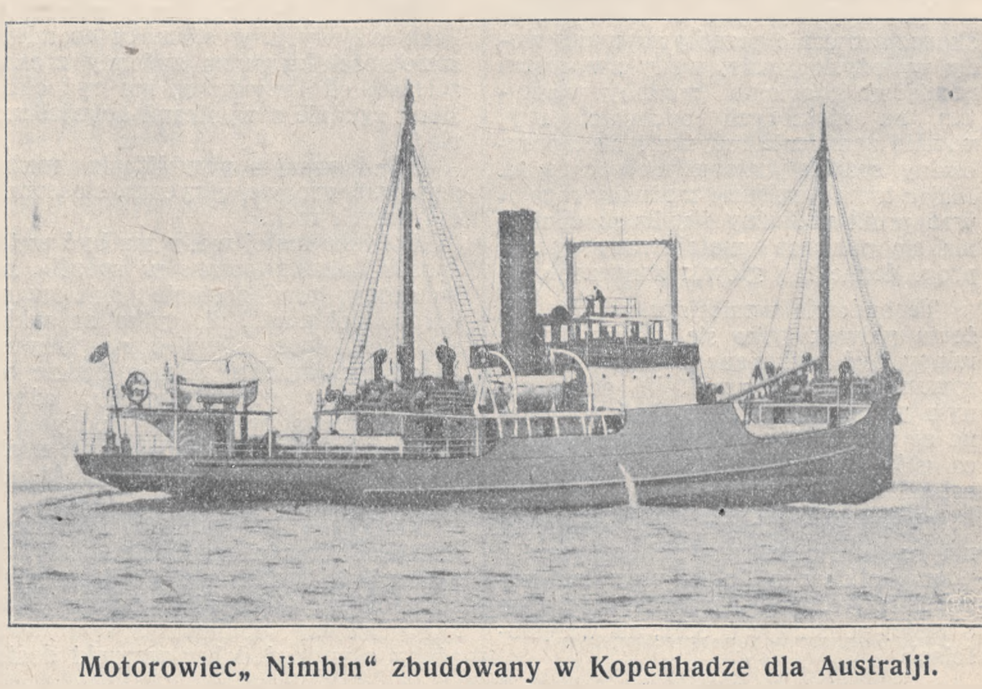
W Kopenhadze zbudowany został w roku bieżącym motorowiec „Nimbin“ o nośności 960 ton i pojemności brutto 1 052 tony rej. Statek ten po odbyciu próbnych jazd udał się do Londynu, skąd z ładunkiem wyruszył w drogę do Australji, do swego przyszłego portu macierzystego Sydney. Ponieważ motorowiec ten ma zagłębienie mniejsze niż 10 stóp (3,14 metra), więc mógłby on również wyjść z pełnym ładunkiem z portu morskiego w Tczewie, który ma zagwarantowaną głębokość dojazdu morskiego 3,2 metry.

Zrozumiałem więc jest, że statek ten wzbudza najwieksze nasze zainteresowanie. Przeznaczony jest do ruchu przybrzeżnego oceanicznego wzdłuż wybrzeża Australji, i aby móc zawinąć do mniejszych portów i ujść rzek ma nieznaczne zagłębienie. Zbudowany jest dla North Coast Steam Navigation Company Ltd. Sydney przez stocznię i warsztaty motorów Burmeister i Wain w Kopenhadze. Statek jest typu o środkowej nadbudówce z naczółkiem-mostkiem rozkazowym, Zbudowany jest pod nadzorem British Corporation's i według jej prawideł. Główne wymiary statku są:

długość pomięrzy pionami 215 stóp,
szerokość całkowita 35 stóp,
wysokość całkowita 13 stóp,
wysokość środkowej nadbudówki 4 stopy,
wysokość mostka 11 stóp 3 cale.

Ładunek przewozi się w przedniej i tylnej ładowni i w środkowej nadbudówce. Całkowita pojemność ładowni wynosi 57 800 stóp³ drzewa lub 60 700 stóp³ zboża.

Tylny koniec przedniej ładowni jest izolowany i przenośna drewniana przegroda urządzona jest w przedniej części przedziału, wobec czego obszerną przestrzeń pod luką można podzielić na ładownię i ładownię-chłodnię, jeśli tego potrzeba. Ta ładownia-chłodnia, jak również chłodnia w środkowej nadbudówce przeznaczone są w pierwszym rzędzie do przewozu masła. Obie luki są bardzo długie i szerokie, ażeby pozwolić na wprowadzenie do ładowni dużych i źle układających się przedmiotów. Balast wodny bierze się do tanków końcowych, przedniego i tylniego, przyczem rufowy tank podzielony jest na górny i dolny. Słodka woda przechowuje się po bokach wału tunelowego. Statek zbudowany jest na wregach dennych o pojedyńczym dnie w ładowniach, lecz z podwójnym dnem w przedziale maszynowym. Dno podwójne jest wbudodane dla przechowania płynnego paliwa. Ropał jest przewożony również w pionowym tanku przed przedziałem



Motorowiec „Nimbin“ zbudowany w Kopenhadze dla Australji.

maszynowym. Całkowita pojemność zbiorników na ropał wynosi 238 ton.

Urządzenia do manipulowania ładunkiem są najnowocześniejsze. Stalowe maszty ustawione są na naczółku i tylnym końcu pomostu łodziowego; oba mają po 10-cio tonowym tramie ładunkowym, działającym przy windowaniu według systemu M. Farlane. Na przedniej krawędzi pomostu łodziowego na szczycie chłodni środkowej nadbudówki ustawione są po bokach 2 złączone ze sobą słupy stalowe, służące za oparcie dla mniejszych tramów drewnianych, działających zwykłym sposobem. Wszystkie windy są poruszane elektrycznie, jak również winda kotwiczna i niewielki kołowrotek rufowy. Maszyna w chłodni poruszana jest elektrycznie; należy ona do otwartego systemu amoniakalnego.

Maszyna sterowa jest systemu hydraliczno-elektrycznego i jest kierowana telemotorem z mostku:

Urządzenia dla załogi znajdują się w naczółku, jak również szpital, odpowiednio do australijskiej ustawy nawigacyjnej, podczas gdy bufetowy, kucharz i chłopcc są umieszczeni z tyłu w rufowym domku sterowym. Kabiny oficerów pokładowych i mechaników znajdują się po bokach na pomoście łodziowym. Tam też się znajduje kabina kapitana, oraz pokój wspólny (salon).

Ponad pomieszczeniami kapitana i oficerów jest mostek nawigacyjny. Łazienki i umywalnie dla załogi i oficerów urządzone są według wymagań australijskiej ustawy nawigacyjnej. W środkowej nadbudowce po bokach przedziału maszynowego jest pokój wspólny załogi. Kuchnia wraz z magazynem bufetowym i lodownią urządzone sa w kabinach po lewej stronie przedziału maszynowego. Kuchnia jest opalana paliwem płynnem.

Silnikiem statku jest 6-o cylindrowy, 4-o taktowy motor spalinowy pojedyńczego działania, oczywiście poruszający tylko jedną śrubę. Moc wskazana w koniach maszynowych 1 350 przy 155 obrotach na minutę. Szybkość na morzu około 12 węzłów.

Dzienne zużycie ropału wynosi 4 i pół tony, co daje statkowi promień działania około 50 000 mil. Wystarcza to więc dla tego motorowca na jego pierwszą podróż z Danji do Australji, co jest bardzo znamienne i wyjątkowe dla statków tych wymiarów.

Wszystkie maszyny pomocnicze w pomieszczeniach i na pokładzie są poruszane elektrycznie; prąd dla nich zapewniają dwie prądnice po 33 kilowatt poruszane przy pomocy pomocniczych motorów Diesla. Na próbnych jazdach 11-go czerwca na wodach Sundu w obecności nabywców statek dał szybkość 72,15 węzła przy 166,6 obrotach na minutę i mocy wskazanej 1 440 KM.

Dzięki uprzejmości stoczni Burmeister i Wain w Kopenhadze jesteśmy w stanie podać fotografją statku „Nimbin“ tak interesującego dla nas.

Nasza żegluga bałtycka jest bowiem zupełnie nierozwinięta. Regularnej linji towarowej nie mamy ani w kierunku wschodnio-bałtyckim, ani też w kierunku Kopenhagi, Malmö i Göteborga lub też Rotterdamu i Antwerpji. Statki tego rodzaju co „Nimbin“ motorowe czy też parowe mogą mieć duże powodzenie w naszych warunkach na Bałtyku. Szczególnie nadaje się typ ten do przewozu drobnicy na linji regularnej, opartej o port tczewski, który dotąd wywoził wyłącznie węgiel i nie wwoził żadnych towarów.

Niech też przykład motorowca „Nimbin“ odbywającego obecnie podróż do Australji rozwieje nareszcie legendę o niedostępności Tczewa „dla prawdziwych“ statków morskich.

P r z y p i s e k: W chwili ukazania się numeru przyjmuje się w Rotterdamie parowiec Żeglugi Polskiej „Tczew“ (ex Juno) który kursować będzie na linji Tczew—Gdańsk--Gdynia--Antwerpja.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Rozbicie się szwedzkiego statku na naszem wybrzeżu.

Na zewnętrznem wybrzeżu Helu w pobliżu Jastarni podczas ostatniej burzy wyrzucił się na mieliznę szwedzki żaglowiec z pomocn. motorem Thyra, który zdążał z Gdańska do Karlshamnu, lecz po czterech dniach walki z przeciwnym wiatrem został rzucony z powrotem na nasze wybrzeże. Załogę z trudem uratowano z lądu, lecz statek uważać można za stracony. Część ładunku benzyny w beczkach uniosły fale, resztę jeszcze jest nadzieja uratować. Dwa małe holowniki gdańskiego towarzystwa Weichsel z promami ratunkowemi czekają w porcie Helu możności ratowania reszty ładunku, lecz fala wciąż jeszcze nie pozwala zbliżyć się do miejsca awarji.

Najstraszniejsza burza tego roku przeszła 30-go paźdz. nad wybrzeżem. W nocy z soboty na niedzielę gwałtowny wiatr zachodni, który wzmagał się przez cały dzień poprzedni na sile, osięgnął siłę 10 stopni, czyli pełnej burzy wiatrowej. Wiatru tej siły w roku bieżącym jeszcze nie notowano na wybrzeżu naszem. Kilkanaście statków większych żeglujących do innych portów z Gdańska, Królewca i Kłajpedy ukryło się na redzie gdyńskiej od burzy, nie licząc sześciu parowców, które oczekiwały wprowadzenia do portu gdyńskiego dla ładowania węgla. Dzięki znakomitemu położeniu Gdyni jako portu burza nie wyrządziła tu prawie żadnych szkód.

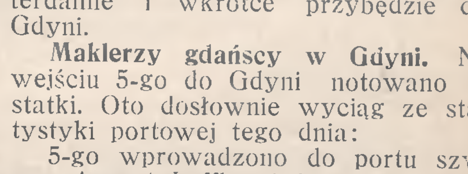
Ruch portu Gdyni w październiku. W październiku zawinęły do portu 53 statki morskie o łącznej ładowności 41 882 ton rejestrowych netto, w tej liczbie 45 parowców, 5 lichtug morskich, 2 holowniki, 1 żaglowiec z motorami pomocniczemi. — Po raz pierwszy od otwarcia ruchu morskiego w porcie gdyńskim tonaż statków polskich z 8,696 t. rej. netto zajął pierwsze miejsce w ruchu miesięcznym. Drugie miejsce zajęła bandera szwedzka z 7 917 t., trzecie niemiecka z 7 397 t., czwarte norweska z 5 043 t., piąte duńska z 5 043 t.; dalsze miejsca zajęły statki francuskie, łotewskie i gdańskie. Próżnych statków na wejściu było 50, z pasażerami i drobnicą 3, które przywiozły 83 pasażerów i 43 tony drobnicy. — Na wyjściu zanotowano 51 statków morskich z 40 944 t. łącznej ładowności. Na wyjściu 46 statków było z węglem (94 470 ton) 2 z pasażerami i drobnicą (712 pasażerów, 3 t. drobnicy) i tylko 3 próżne (w tej liczbie 2 holowniki morskie).

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Katowice wyszedł 4-go z doku w Gdańsku i ładuje węgiel z przeznaczeniem do Norrköpingu. Par. Poznań oczekiwany jest w Korsör (Danja) z Anglji z ładunkiem koksu. — Parowiec Wilno wyładowuje na rzece Tyne (Anglja) drzewo z Gdańska. — Par. Toruń od 3-go wyładowuje w Vallvik (Szwecja) węgiel z Gdyni. Par. Warta z ładunkiem 3 300 ton fosfatów ze Sfaxu do Gdańska oczekiwany jest w Oranie celem bunkrowania (ładowania węgla pod kotły). Par. Kraków ładuje w Gdańsku węgiel z przeznaczeniem do Sztokholmu. — Parowiec nowonabyty Tczew jest przyjmowany w Rotterdamie i wkrótce przybędzie do Gdyni.

Maklerzy gdańscy w Gdyni. Na wejściu 5-go do Gdyni notowano 3 statki. Oto dosłownie wyciąg ze statystyki portowej tego dnia:

5-go wprowadzono do portu szw. par. August Leffler 1129 t. r. n. ze Sztokholmu próżny (Reinhold), szw. par. Asta 1090 trn. z Göteberga próżny (Reinhold), niem. par. Lisbeth Cords 496 trn. z Gdańska próżny (Reinhold).

Jak widać wszystkie trzy statki załatwiał makler gdański F. G. Reinhold, przedstawiciel VereinigteDeutsche Linien w Gdańsku. Bardzo też często klarowanie statków w Gdyni załatwiają Behnke i Sieg i Artus, również maklerzy gdańscy. To dowodzi, że maklerzy gdańscy nie mają powodu narzekać na skutki rozwoju portowego Gdyni, rozszerzając swój interes i -załatwiając w niektórych dniach do 100 % statków ładujących w Gdyni. Prócz tego maklerzy gdańscy załatwiają w Gdańsku statki polskie, jak np. Żeglugi Polskiej i Polsko-Skand. towarzystwa.



Ruch portu gdańskiego za poprzedni tydzień. Ruch portowy w ubiegłym



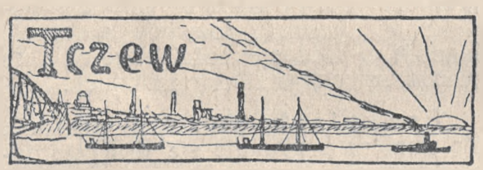
Przenośnik dla ładowania węgla na statki „Smok“, przed wysłaniem z Inowrocławia do „Gdyni.

„SMOK“

Od paru miesięcy jest czynny w Gdyni przenośnik motorowy dla węgla, nazwany „Smokiem“. Skonstruował go p. Zbydniewski. Przenośnik jest w zasadzie zbliżony do tego rodzaju maszyn rozpowszechnionych zagranicą. W Polsce jednak zbudowano przenośnik taki po raz pierwszy. Budowała „Smoka“ Inowrocławska fabryka maszyn, na zamówienie „Elibora“.

tygodniu rozwijał się normalnie: zanotowano 137 statków morskich na wejściu a 136 na wyjściu. Wśród statków na wejściu było 108 parowców, 4 motorowce, 8 żaglowców z mot., 3 żaglowce, 8 holowników, 7 lichtug morskich, 1 parowiec cysternowy. Bez ładunku zawinęło do portu 80 statków, z drobnicą 23, z żelastwem (złomem) 8, ze śledźmi 8, z pasażerami i drobnicą 6, z rudą żelazną 4, ze zbożem 3, z węglem 2, z celulozą, brykietami żelaznemi, z kamieniem — po 1. — Na wyjściu było 6- statków z węglem, 25 z drzewem, 20 z drobnicą, 13 próżnych, 4 z pasażerami i drobnicą, 2 z cementem, 2 ze spirytusem, oraz po 1 z cementem i drobnicą, ze solą, z grochem, z celulozą, z melasą, cukrem, benzyną, ropą gazową, resztą ładunku śledzi. — Przeładowano na eksport z wagonów: węgla 86 394 t. (w Gdyni 18 574 t., w Tczewie 1 982 t.), drzewa 1058 wagonów, cukru 151 wag., zboża 107 wag., innych towarów 1 176 wagonów. — Przeładowano w imporcie ze statków na kolej: rudy żel. 8 160 t., złomu 5 899 t., fosfatów 1 620 t., innych towarow 6 855 t. Wwieziono również znaczną ilość śledzi.

Ruch portu gdańskiego w październiku. Ruch portowy w październiku był bardzo ożywiony i na wejściu nawet przewyższał nieco ruch we wrześniu (w październiku tonaż na wejściu wynosił 329 407 t., we wrześniu 322 733 t. rej. netto). Po dłuższym czasie tonaż niemiecki co do udziału w ruchu portowym ustąpić znów musiał miejsca innej banderze, mianowicie duńskiej. Trzecie miejsce zajął tonaż szwedzki, czwarte angielski. Statki polskie zajęły ósme miejsce (15 statków z 7 684 t. rej. netto). W ruchu towarów dało się odczuć w stosunku do poprzedniego miesiąca ożywienie wywozu węgla, zboża, cukru, ożywienie wwozu nawozów sztucznych i żelastwa (złomu), natomiast zmniejszył się dość znacznie wywóz cementu, nieznacznie zaś wywóz drzewa, zmniejszył się poważnie wwóz rudy, jak również opadł ożywiony sezonowo import śledzi. Największemi pozycjami pozostają we wwozie: złom żelazny (36 000 ton), nawozy sztuczne (18 500 t.), ruda żelazna (15 500 t.), śledzie (10 400 t.), w wywozie: węgiel (377 000 t.), drzewa (137 000 t.), cement (8 200 t.), jęczmień (4 760 t.), cukier surowy (2 800 t.), oleje mineralne (3 200 t.), parafina (1 700 t.).



Żałoba w Towarzystwie „Żegluga Wisła-Bałtyk. Tragiczny wypadek zatonięcia holownika „Górnik“ w dniu 1-go listopada, przyczem zginęło podczas pełnienia ciężkiego zawodu 9 osób załogi, pogrążył Towarzystwo na kilka dni w stan żałoby. Jako zewnętrzna oznaka jej widoczna była w porcie towarzystwa opuszczona do połowy wysokości masztu chorągiew. 4-go przy licznym udziale obywateli m. Tczewa odbyło się nabożeństwo żałobne w kościele katolickim Św. Krzyża. Na nabożeństwie obecny był dyr. Departamentu Marynarki Handlowej i założyciel Towarzystwa Żegluga Wisła-Bałtyk inżynier T. Nosowicz oraz członkowie zarządu Towarzystwa z Warszawy i Sosnowca, 6-go odbyło się nabożeństwo żałobne w tczewskim kościele ewangelickim.

Spis ofiar katastrofy.

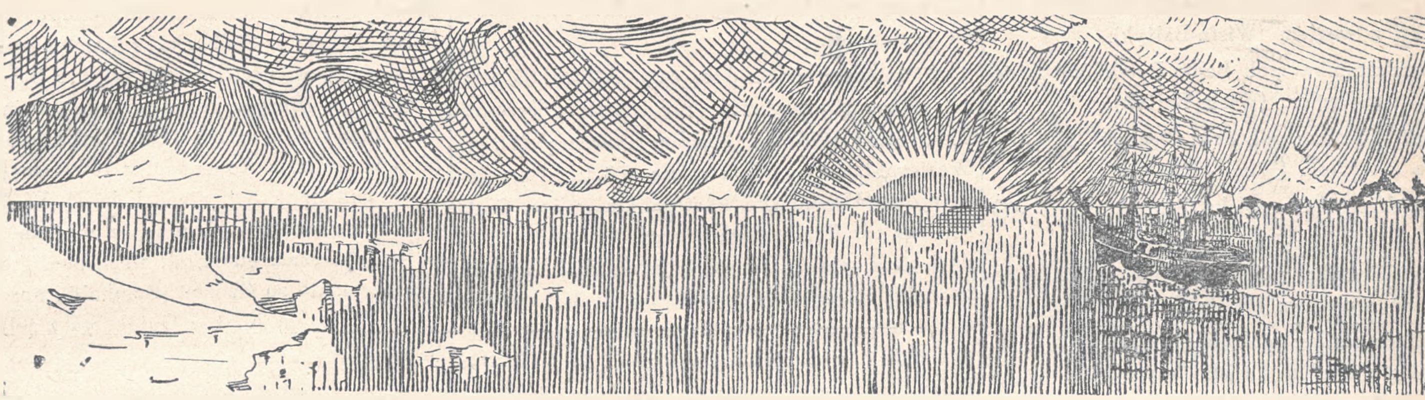
Zginęli na „Górniku“:

1. Kapitan Johann Behrs z Hamburga, obywatel niemiecki.
2. Sterniczy Peter Carstens z Rendsburga, obyw. niemiecki.
3. Drugi mechanik Arnim Moldenkauer z Gdańska, obyw. gdański.
4. Marynarz Bernard Miłosz z Ostrowa, obyw. polski.
5. Marynarz Józef Wittbrodt z Ostrowa, obyw. polski.
6. Marynarz Jan Strug z Pucka, obywatel polski.
7. Palacz Józef Remiszewski z Gdańska, obyw. polski.
8. Palacz Alojzy Fortuna z Gniewu, obywatel polski.
9. Kucharz Andrzej Kajak z Lublina, obyw. polski.

Możliwość podniesienia „Górnika“. Istnieje możliwość podniesienia „Górnika“, który zatonął na głębokości 35 metrów, mimo iż roboty te będą należeć do trudniejszych. W Polsce istnieje towarzystwo robót ratunkowych na morzu założone przez inż. Malewicza i kpt. Jacynicza, bardzo doświadczonych w tego rodzaju robotach. W Gdańsku na razie niema przedsiębiorstwa, któreby rozporządzało przyrządami dla prac nurkowych na takiej głębokości.

Pierwszy transport importowy przez Tczew. Przybył tu 30-go października pierwszy transport przepałek pirytowych drogami wodnemi z Królewca, w ilości 426 ton na dwóch berlinkach. Są one przeznaczone dla niemieckiej części Górnego Śląska. W Tczewie rudę ładowano przenośnikami taśmowemi na kolej. Z powrotem berlinki biorą ładunek 750 ton węgla do Kłajpedy.

Wypadek zatonięcia holownika „Górnik“ oraz rozważania co do jego możliwych przyczyn omówione będą szczegółowo w numerze następnym.



RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu:

18 października: szw. par. Gundborg Segrell 845 t. ze Szczecina próżny (Polsko-Skand.).

19 października: szw. par. Siwa 831 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand), polski par. **Kraków** 1122 t. z Wallviku próżny (Żegl. Polska).

22 października: łot. par. Nelta 1383 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold), norw. par. Odda 479 t. z Randersu próżny (Polsko-Skand.), norw. par. Dea 1460 t. z Królewca (Polsko-Skand.), norw. par. Blaofjeld I. 653 t. z Uddevalli próżny (Speed).

23 października: szw. par. Amazone 379 t. z Korsöru próżny (Reinhold).

25 października niem. licht. Hans Otto 596 t. z Flensburga próżna (Polski Lloyd), gdański par. Blaticum 364 t. z Bandholmu próżny (Pol. Ag. Morska).

26 października: niem. hol. Helgoland 72 t. z niem. licht. „P" 607 t. i „S" 608 t. z Bremy próżne (Reinhold).

27 października: niem. par. Minna Cords 552 t. z Koldingu próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Carl Cords 499 t. z Gdańska próżny (Reinhold).

28 października: franc. par. Pologne 1841 t. z Hawru z 21 pasażerami i 15 t. drobnicy (Cie Gen. Transatl.).

29 października: norw. par. Lillemor 678 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), pol. par. Toruń 1122 t. z Halmstadu próżny (Żegluga Polska).

30 października: norw. par. Kristine I. 614 t. z Vesteras próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Dora Ahrens 527 t. z Roztoku próżny (Speed), norw. par. Ora 600 t. z Arendalu próżny (Polsko-Skand.).

31 października: szw. par. Tanja 341 t. z Malmö próżny (Pol. Ag. Morska).

Na wyjściu:

19 października: niem. hol. Herkules 55 t. z licht. Rhein 646 t. do Sönderborga i Main 646 t. do Haderslevn z węglem (Speed).

21 października: pol. par. Kraków 1122 t. do Stokholmu z węglem (Żegl. Polska).

22 października: szw. par. Bifrost 1079 t. do Iggesundu z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. par. Katowice 1122 t. do Skutskär z węglem (Żegl. Polska), szw. par. Gundborg Segrell 845 t. do Karlskrony z węglem (Polsko-Skand.).

23 października: szw. par. Siwa 831 t. do Karskär z węglem (Polsko-Skand.).

25 października łot. par. Nelta 1383 t. do Rygi z węglem (Reinhold).

26 października: norw. par. Odda 479 t. do Kubikenborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Blaafjeld I. 652 t. do Kirkkoniemi z węglem (Speed), niem. licht. Hans Otto 596 t. do Grenaa z węglem (Pol. Lloyd).

27 października: gd. par. Balticum 364 t. do Ystadu z węglem (Pol. Ag. Morska).

28 października: norw. par. Dea 1460 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Amazone 379 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), niem. par. Minna Cords 552 t. do Svendborga z węglem (Pol. Ag. Morska), franc. par. Pologne 1841 t. do Hawru z 262 pasaż. (Co Gen. Transatl.).

29 października: niem. par. Carl Cords 499 t. do argasu z węglem (Reinhold).

30 października: niem. hol. Helgoland 72 t. z niem. licht. „P" 607 t. do Wyborga z węglem i z niem. licht. „S" 608 t. do Kirkkoniemi z węglem (Reinhold).

31 października: norw. par. Lillemor 678 t. do Vesteras z węglem (Polsko-Skand.), pol. par. Toruń 1122 t. do Wallviku z węglem (Żegl. Polska).

Tczew.

Na wejściu:

21 wsześnia: pol. licht. Antek 370 t. z Grenaa próżna, pol. licht. Stefek 392 t. z Kopenhagi próżna (Wisła-Bałtyk).

24 września: pol. licht. Wacek 369 t. i pol. licht. Edek 352 t. z Malmö próżne (Wisła-Bałtyk).

2 października: pol. licht. Bartek 373 t. i pol. licht. Bronek 373 t. z Kopenhagi próżne, pol. licht. Wojtek 377 t. z Kopenhagi, niem. licht. D. W. 701 382 t. z Nordborga próżna (Wisła-Bałtyk).

6 października: pol. licht. Alek 361 t. i pol. licht. Antek 370 t. z Oxelösundu próżne, pol. licht. Bolek 369 t. i pol. licht. Benek 369 t. z Sztokholmu próżne (Wisła-Bałtyk).

13 października: pol. licht. Felek 382 t. i pol. licht. Franek 382 t. z Göteborga próżne, pol. licht. Stefek 392 t. i pol. licht. Edek 352 t. z Sönderborga próżne (Wisła-Bałtyk).

16 października: pol. licht. Bronek 373 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. z Sztokholmu próżne (Wisła-Bałtyk)

19 października: pol. licht. Benek 369 t. i pol. licht. Bartek 373 t. z Kjöge z węglem (Wisła-Bałtyk).

26 października: pol. licht. Franek 382 z Gdańska próżna (Wisła-Bałtyk).

27 paźdz.: pol. licht. Wacek 382 t. z Göteborga próżna (Wisła-Bałtyk).

29 paźdz.: pol. lichtuga Wojtek 377 t. z Göteborga próżna (Wisła-Bałtyk).

Na wyjściu:

21 września: pol. licht. Alek 361 t. do Oxelösundu z węglem (Wisła-Bałtyk).

21 września: pol. licht. Benek 369 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

23 września: pol. licht. Antek 370 t. do Oxelösundu z węglem (Wisła-Bałtyk).

24 września: pol. licht. Bolek 369 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

25 września: polska lichtuga Stefek 392 t. do Sönderborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

27 września: pol. licht. Edek 352 t. do Sönderborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

29 września: pol. licht. Wacek 369 t. do Göteborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

4 października: pol. licht. Bartek 373 t. do Kjöge z węglem, pol. licht. Bronek 369 t. i niem. licht. D. W. 701 382 t. do Sztokholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

6 października: pol. lichtuga Wojtek 377 t. do Göteborga z węglem (Wisła-Bałtyk).

8 października: pol. lichtuga Alek 361 t. do Krik i pol. licht. Antek 370 t. do Randersu z węglem (Wisła-Bałtyk).

10 października: pol. licht. Benek 369 t. do Kjöge z węglem (Wisła-Bałtyk).

12 października: pol. licht. Bolek 369 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

15 października: pol. licht. Bolek 369 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

16 października: pol. licht. Franek 382 t. do Gdańska z węglem (Wisła- Bałtyk).

17 października: polska lichtuga Edek 352 t. do Skelskjör z węglem (Wisła-Bałtyk).

18 października: pol. licht. Stefek 392 t. do Bandholmu z węglem (Wisła-Bałtyk).

21 października: pol. licht. Bronek 373 t. do Holbäk z węglem (Wisła-Bałtyk).

22 października: niem. licht. D. W. 701 t. do Holbäk z węglem (Wisła-Bałtyk).

25 października: pol. licht. Benek 369 t. do Söderhamnu z węglem (Wisła-Bałtyk).

27 października: pol. licht. Bartek 373 t. do Norrköpingu z węglem (Wisła-Bałtyk).

30 października: pol. licht. Wacek 382 t. i pol. licht. Wojtek 377 t. do Kopenhagi z węglem (Wisła-Bałtyk).

Ruch statków w porcie gdańskim.

Na wejściu.

26 paźdz.: szw. par. Helge 1527 t. z Göteborga próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. z Aarhus z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), holend. żagl. z mot. Jacoba 80 t. z Landskrony z pszenicą (Ganswind, kan. port.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold).

Na wyjściu.

26 paźdz.: szw. par. Trio 832 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske), niem. hol. Vegesack z niem. licht. Peter 560 t. do Grenaa z węglem (Bergenske), norw. par. Vard 330 t. do Aberdeen z celulozą z Kłajpedy (Lenczat), niem. par. Septima 823 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), niem. par. Carl Cords 798 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Gunnar 714 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Stegelborg 1146 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Dannefelt 724 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Insterburg do Lipawy z węglem (Artus), niem. par. Rhea 293 t. do Królewca z towarem (Wolff), duń. par. Danhild 815 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Immenhof do Southamptonu z drzewem (Lenczat), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Othello 1056 t. do Sundsvallu z węglem (Bergenske).

Na wejściu:

27 paźdz.: szw. par. Billerud 118 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Harcourt 915 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), duń. par. Kirsten Maersk z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Hoffnung z Yarmouth ze śledziami (Reinhold).

27 października: duń. żagl. Althea 63 t. z żelastwem (Ganswindt), niem. par. Bernard Blumenfeld 1675 t. z Hamburga próżny (Voigt, Westerpl.), norw. par. Harfinn 483 t. z Szczecina próżny (Bergenske,Westerpl.), szw. par. Gudrun 425 t. z Trelleborga próżny (Bergenske, Aldag), szw. par. Caring 510 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), polski hol. Orkan 6 t. i niem. hol. Enak 6 t. z polską licht. Franek 373 t. z Schiewenhorst z węglem (Wisła-Bałtyk, stocznia Schichau), duń. par. Scotland 1015 t. do Göteborga próżny (Reinhold, b. port ces.), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. z Nakskov próżny (Reinhold, kan. port.), niem. par. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), polski por. Robur II 795 t. z Oxelösundu z rudą (Polsko-Skand.), szw. par. Oddevold 664 t. z Helsingforsu próżny (Prowe).

Na wyjściu.

27 paźdz.: niem. par. Sylvia 598 t. do Kopenhagi z węglem (Prowe), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. do Gooie z drzewem (Voigt), franc. par. Janine do Dieppe z węglem (Danz. Schiff. K.).

27 października: duń. par. Valborg 496 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. do Sztokholmu z cementem i towarem (Thor Hals), niem. żagl. z mot. Orien 83 t. do Sundsvallu zementem (Bergenske), niem. par. Kapitän Kross 394 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), szw. par Kullen 296 t. do Nykjöpingu z węglem (Reinhold), norw. par. Lillemor 678 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Erindrich 425 t. do Skelskäru próżny (Bergenske), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Hallsta III. 473 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), fiński par. Aegir 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bernhold), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Ingeborg 191 t. do Norrköpingu z towarem i drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), franc. par. Lura 10 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt).

Na wejściu.

28 października: duń. par. Inge Maersk 877 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Levell), franc. par. Députe Charles Nortier z Królewca próżny (Mory), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. z Höganaes ze zbożem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Svalen z Barsebecku z pszenicą (Ganswindt), szw. żagl. Margit 107 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske), niem. hol. Caurus z Hov próżny (Artus).

28 października: szw. żagl. z mot. Zefyr 108 t. z Nykjöbingu z pszenicą (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. powrócił jako do portu ukrycia (Thor Hals, zachodnie molo), szw. par. Sölve 259 t. z Sjelbacka z kamieniami (Bergenske), norw. par. Bomma 461 t. z Sarpsborga z towarem (Bergenske), szw. par. Karin 196 t. z Kłajpedy z towarem (Thor Hals), niem. par. Merkur 363 t. z Kopenhagi z towarem (Wolff), niem. hol. Enak 6 t. niem. licht D. W. 701 302 t. z Schiewenhorst (Tczewa) z węglem (Wisła-Bałtyk, Stocznia gdańska), niem. par. Treue 290 t. z Yarmouth ze śledźmi (Reinhold), norw. żagl. z mot. Haastein 707 t. z Göteborga z żelastwem (Bergenske).

Na wyjściu:

28 października: niem. hol. Enak 6 t. do Schiewenhorstu próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Wandia 798 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Fricka 1583 t. do Gefle próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Contineetal 305 t do Helsingöru z węglem (Reinhold), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold).

28 października: ang. par. Baltara 1357 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Niels Ebbesen 38ć t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), szw. par. Billernd 118 t. do Aviku z węglem (Polsko-Skand), łot. par. Niesturs 338 t. do Rygi z węglem (Artus), niem. par. Portos 1091 t. do Sundsvallu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Viktor 469 t. do Lulea próżny (Behnke i Sieg), gdański par. Echo 555 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Eddi 647 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Bergenske), fiński par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Elin 348 t. do Roterdamu z towarem (Wolff).

Na wejściu:

29 października: duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), niem. par. Nordmark 568 t. z Kilonji próżny (Wolff), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. z Londynu ze żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par . Reval 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par. Katholm 877 t. z Machestru z towarem (Reinhold), niem. par. Teutonia 768 t. z Helsingborga z rudą żelazną (Schenker), szw. par. Frederike 973 t. z Calais próżny (Bergenske), szw. par. Larus 448 t. z Odense próżny (Danz. Schiff. K).

29 października: szw. par. Emil R. Bomann 711 t. próżny (Lenczat, Westerpl.), łot. par. Evermere 2375 t. z Rotterdamu próżny (Bergenske, kan. port.), szw. par. Carrie 749 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Elsborg 955 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), duń. par. Ulla 464 t. z Wilhelmshaven ze żelastwem (Behnke i Sieg).

Na wyjściu.

ś9 października: niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), szw. par. Rurik 253 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), duń. żagl z mot. Concordia do Rudkjöbingu z węglem (Ganswindt), niem par. Possehl 1347 t. do Korsöru z wzglem (Prowe).

29 paźdz.: niem. hol. Enak 6 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), niem. par. Fafner I. 1922 t. do Calais z drzewem (Mory), niemiecki par. Fricka 1584 t. do Gefle próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami (Reinhold), łot. par. Laimons 198 t. do Kłajpedy ze solą (Reinhold), franc. par. Yainville 836 t. do Rouen z towarem i drzewem (Worms), franc. par. Caudebec 976 t. do Dunkerki z towarem i drzewem (Worms), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem (Bergenske).

Na wejściu:

30 października: niem. par. Cewca 270 t. z Yarmouth ze śledźmi (Behnke i Sieg), niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki próżny (Lenczat, kan. port.), duń. par. Begö 728 t. z Stralsundu próżny (Bergenske, Bergferd-Strohdeich), niem. par. Rudolf 542 t. z Hamburga próżny (Danz. Schiff. K., most Breitenbach), szw. par. Ragnar 430 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Ide 189 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, kanał port.), szw. par. Blanche 210 t. z Fraserburga z śledźmi (Reinhold), norw. mot. Bob 269 t. z Helsingborga próżny (Bergenske, Westerpl.), gdański par. Marie Siedler 221 t. z Lipawy próżny (Reinhold, kolej nadw.), duń. żagl. z mot. Uranus 56 t. z Malmö z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), niem. hol. Minna Schupp z lichtugą Unterweser 19 835 t. z Odense próżny (Voigt, most Breitenbach), szw. żagl. Klara z Kopenhagi z żelastwem (Reinhold, Westerpl.), szw. żagl. Najaden 151 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Vulcan z Królewca próżny (Voigt), franc. por. Seine 813 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

39 paźdz.: niem. par. Leander 589 t. do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Taube 534 t. do Tallinu ze zbożem i towarem (Nordd. Lloyd), łot. par. Biruta 1091 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Lipawy z towarem (Lenczat), ang. par. Chloris 650 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Annchen Peters 246 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Lenczat), duń. par. Estland 724 t. do Bristolu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Helene 162 t. do Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Robur I. 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu.

31 października szw. par. Gundberg Segrell 844 t. z Karlskrony próżny (Danz. Schiff. K.), duń. par. Klara 798 t. z Kopenhagi próżny (Shaw Lovell, Strohdeich), pol. par. Kraków 1122 t. z Sztokholmu próżny (Artus, Wisłoujście), gdański par. D. Siedler 256 t. (Reinhold), szw. par. Norrtelje 357 t. z Raa próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Ulrikholm 930 t. ze Szczecina próżny (Bergenske, most Breitenbach), niem. par. Sedina 583 t. z Lubeki do Rygi ze solą (jako do portu ukrycia), belg. par. Berinage z Kotki z drzewem (Reinhold), szw. par. Elsie 826 t. z Göteborga próżny (Pol. Skand.), niem. par. Hartmut ze Szczecina próżny (Ganswindt), duń. par. Laura Maersk 833 t. z Aalborga próżny (Shaw, Lovell, b. port ces.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Skand., Alldag), szw. par. Severin 923 t. z Landskrony próżny (Reinhold, Wiktoriawand), szw. par. Oskar z Oslo próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem. hol. Hercules 54 t. (Voigt, Ballastkrug) z niem. licht. Main 645 t. z Haderswevn i Rhein 646 t. z Sönderborga próżne (Artus, Westerpl.), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), duń. par. Hulda Maersk 493 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Kolberg 383 t. z Rönneby z kamieniem (Ganswindt) szw. par. Helle 480 t. z Trellehättan próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Käte 267 t. z Hamburga ze zbożem i towarem (Prowe).

Na wyjściu.

31 paźdz.: belg. hol. Elise IV z dragą XIII do Gdyni próżne (Schichau), szw. żagl. Ido 149 t. do Simrishamnu z węglem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Berta 73 t. do Malmö z płytami żelaznemi (Bergenske), szw. żagl. Kiana 182 t. do Ystadu z koksem (Bergenske), szw. żagl. Astrid 69 t. do Raa z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), duń. żagl. Johanna 56 t. do Saxköbingu z węglem (Ganswindt), duń. mot. Maagen 97 t. do Nexö z węglem (Ganswindt), niem. żagl. Walküre 91 t. do Degershamnu z koksem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. do Kjöge z drzewem (Bergenske), belg. hol. Loucky do Gdyni próżny (Schichau), niem. hol. Gladiator 22 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Larus 448 t. do Trelleborga z węglem (Danz. Schiff. K.), niem. hol. Caurus do Odense próżny (Artus), niem. licht. Vega 758 t. do Kjöge z węglem (Bergenske), niem. licht. Aar 651 t. do Odense z żelazem (Artus), niem. par. Imatra 544 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), niem. par. Sedina 583 t. do Rygi z towarem (Reinhold), niem. par. Marie Schröder 455 t. do Antwerpji z drzewem (Wolff), niem. par. Egeria 383 t. do Vlaardingen z drzewem i towarem (Wolff), duń. par. Kirsten Maersk do Westhartlepoolu z drzewem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu.

1 listopada: niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Królewca próżny (Prowe), łot. par. Auseklis 821 t. z Kopenhagi próżny (Voigt), niem. par. Heinrich 308 t. z Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Nordia 740 t. z Stralsundu próżny (Bergenske), duń. par. Essie Maersk 1152 t. próżny (Bergenske), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Sigrid 751 t. z Rouen z żelastwem (Schenker), ang. par. Kolpino 1453 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Milson), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), łot. par. Lichams 1680 t. z Dordrechtu próżny (Artus), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Ranzig I. 579 t. i Danzig II. 596 t. z Aabenraa próżny (Behnke i Sieg), gd. par. Mottlau 430 t. z Yarmouth ze śledziami (Behnke i Sieg), holend. par. Theseus z Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Roland 1518 t. z Göteborga z towarem (Scand. Levant).

Na wyjściu.

1 listop.: gdański par. Marie Siedler 221 t. do Sztokholmu z węglem (Reinhold), niem. par. Reval 575 t. do Tallinu z towarem (Lenczat), niem. par. Danzig 575 t. do Korsöru z węglem (Lenczat), szw. par. Blanche 210 t. do Elbląga z resztą ładunku śledzi (Reinhold), niem. par. Treue 250 t. do Abo próżny (Reinhold), duński par. Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Bernhard Blumenfeld 1665 t. do Gefle z węglem (Voigt), niem. hol. Herkules do Tallinu próżny (Voigt), franc. par. Seine 813 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), niem. par. Hoffnung do Kłajpedy z resztą śledzi (Reinhold), duń. par. Frieda 1270 t. do Göteborga z węglem (Artus), pol. par. Robur II 795 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu.

2 listopada: ang. par. Kenrix z Lowestoftu ze śledziami (Reinhold), norw. par. Erich Lindjö 1043 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Dalelfen z Helsingborga próżny (Mory), gdański par. Etzel 593 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), niem. hol. Gladiator z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk).

2 listopada: szw. par. Excelsior 845 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), włoski par. Chiabnero z Huelwy z rudą i pirytem (Behnke i Sieg), norw. par. Grado z Kłajpedy próżny (Reinhold), łot. par. Kalpaks 1182 t. z Rouen próżny (Voigt), szw. par. Gusten 353 t. z Malmö próżny (Bergenske), ang. par. Haarlem 565 t. z Leith z towarem (Reinhold), polska licht. Felek 382 t. z Kopenhagi próżna (Wisła-Bałtyk), szw. par. Aegir 754 t. z Kałmaru próżny (Bergenske), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold). duń. parowiec Hafnia 1160 t. z Kopenhagi z towarem (Behnke i Sieg), norw. żaglowiec Stjernö z Szczecina z balastem.

Na wyjściu:

2 list.: szw. par. Oskar do Walken próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Severin do Sundsvallu

próżny (Reinhold), niem. par. Elsfleth 275 t. do Grimsby z drzewem (Bergenske), niem. par. Merkur (Wolff), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. hol. Gladiator z polską licht. Janek 634 t. do Aabenraa z węglem (Wisła-Bałtyk).

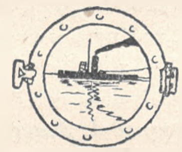
2 listopada: belgijski parowiec Borinage 1205 t. do Antwerpji z drzewem (Reinhold), niemiecki żaglowiec Roamer II. 86 t. do Rönne z węglem (Bergenske), szw. par. Mars 854 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), szw. parowiec Fredrika 974 t. do Essviku z węglem (Bergenske), norw. parowiec Rudolf 542 t. do Lowestoftu z drzewem (Danz. Schiff. K.), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. żagl. z mot. Ido 189 t. do Vesteras z węglem (Bergenske), szw. par. Norrtelje 257 t. do Lulea z węglem (Reinhold), gdański par. Carrie 739 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), gdański parowiec F. G. Reinhold 706 t. do Antwerpji z towarem (Reinhold), norw. par. John 308 t. do Montrose z drzewem (Shaw, Lowell), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. parowiec Vineta 290 t. do Szczecina z towarem Reinhold), szw. par. Sölve 260 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Kjöge z drzewem (Prowe).

Na wejściu:

3 listopada: szw. par. Göta 674 t. z Aarhus próżny (Bergenske), szw. par. Bore z Habany z żelastwem (Shipco), niem. par. Fortuna 1170 t. z Souzy z fosfatem (Warta), szw. parowiec Clara próżny (Bergenske).

Na wyjściu.

3 listopada: franc. par. Député Charles Nortier do Göteborga z węglem (Mory), szw. par. Gudrun 483 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), duń. par. Clara do Birkenhead z drzewem (Shaw, Lovell), fiński parowiec Bore VIII 3437 t. do Buenos Aires z towarem (Bergenske), duń. par. Ulla do Lipawy próżny (Behnke i Sieg), duń. par. William Th. Malling 1125 t. do Koldingu z węglem Reinhold), niem. żagl. z mot. Antares II do Bremerhaven z drzewem (Bergenske), szw par. Regina do Gdyni próżny (Ganswindt).



Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni.
0.13 — 0.58	— — — — —
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
7.10 — 7,45	8.00 — 8,31
8.00 — 8.26	8,41 — 9,12
8,26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10,01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11,48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23,11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
— — — — —	3.20 — 4.10
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
10.31 — 11.05	— — — — —
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21,32
20.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21,45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
— — — — —	23.42 — 0,40

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

RYBACTWO MORSKIE.

Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego.

Znany badacz spraw rybackich szef Wydziału Organizacji i Ekonomji Rybactwa P. J. Rolniczego w Bydgoszczy omawia temat rozszerzenia połowów naszych na morzu Północnem w następujących artykułach:

Znaczenie dostępu do morza dla aprowizacji szerokich mas, Strażnica Zachodnia 1926 IV.

Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego. Strażnica Zachodnia 1927 I.

Rybactwo mosrkie na tle bilansu handlowego, nakładem Ligi Morskiej i Rzecznej 1927.

P. J. Borowik był delegowany w lecie b. r. do krajów otaczających morze Północne, przywożąc obfity materjał sprawozdawczy, zwłaszcza z wysp Szetlandzkich i z Anglji. Spodziewamy się w najbliższym czasie ogłosić drukiem streszczenie badań na miejscu —p. J. Borowika.

Zaznaczyć musimy, że w ostatnim czasie sprawa orzszerzenia zakresu naszych połowów jakoś już rusza z miejsca i jest nadzieja, że w roku 1928-ym chociażby doświadczalnie już weźmiemy udział w głównej kampanji śledziowej na morzu Północnem. Narazie postęp wyraża się w formie delegowania do portów rybołówczych Północnego morza i do ośrodka przemysłu rybnego poszczególnych osób, które będą czynne bądź przy organizacji połowów, bądź w samych połowach, oraz przemyśle i handlu rybnym.

Posiedzenie dotyczące gospodarczego stanu powiatów nadmorskich. 4-go listopada została zwołana do Ministerstwa Rolnictwa w Warszawie międzyministerjalna konferencja przedstawicieli prezydjum rady ministrów oraz ministrów spraw wewnętrznych, komunikacji, robót publicznych, reform rolnych, skarbu i pracy w sprawie gospodarczego podniesienia ludności kaszubskiej. Konferencja ta pozostaje w związku z odbytym ostatnio przez ministra rolnictwa objazdem nadmorskich powiatów kaszubskich.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Rynek świeżej ryby. Na rynku świeżej ryby wszystkie gatunki znajdowały się poddostatkiem, z wyjątkiem świeżych śledzi, których łowi się obecnie mało jak na Północnem morzu, tak też w Kattegacie i na Bałtyku. Po jakimś czasie oczekiwane jest pojawienie się większej ilości śledzi z połowów w Kattegacie. Natomiast z Danji nadchodzi spora ilość dorszy. Dowóz ryby słodkowodnej z jezior pomorskich jest znaczny. Ceny z ostatniego targu są umiarkowane. za świeże flądry 0,40—0,45, za dorsze 0,30—0,35 guldena za sandacze 1,40, mniejsze 0,80, za węgorze 2,— gld, za łososie 2,80.

Za wędzone węgorze 3,50 gd., flądry 1,50 gd., za wędzone makrele 1,— gd., smażone minogi 1,50 gd.

Handel śledźmi stoi pod znakiem zwyżki w związku z wyczerpaniem się zapasów śledzi szkockich.Jak wiadomo połowy koncentrują się obecnie na wysokości Yarmouth. Burze ostatnich 10-ciu dni przeszkadzały połowom. Ceny za świeżego śledzia podniosły się, solony zaś śledź również idzie w górę, gdyż solący śledzie spodziewają się później uzyskać wyższe ceny. Średnio ceny poszły w górę o 2 szelingi na tonie.

W Gdańsku z zapasów śledzi szkockich wyczerpane już są wszystkie półbeczki. Notowania dla szkockich śledzi są następujące: Trade Mark Matties 50—51 sh, takież Matfulls 54—55 sh. Crown Matties 44—45 sh, takież Matfulls 54—55 sh, zwykłe Matties 42—43 sh, mattfulls 48—49 sh, przy odbiorze wagonowym. Towar Yarmouth pierwszy Trade Mark Matties 48—49 sh, takież Matfulls 55—54 sh. Zwykłe Matties i drugie Trade Marki 43—44 sh, takież mattfulls 50—51 sh.

Tendencja dla norweskiego śledzia jest również bardzo mocna. Śledzie wiosenne (Vaarheringe) 1927 roku, po 5—600 w beczce 25 sh., 6—700 w beczce 26 szylingów. Śledzie wiosenne 1926 roku odpowiednich sortowań 23 i 24 sh. Śledzie islandzkie 1927-go roku w półbeczkach po 39 sh. za dwie półbeczki. Wszystkie powyższe ceny rozumieją się wagonowo, w tranzycie.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

24 października:
niem. par. Elsfleth 275 z Lowestoftu 3972/1 i 1215/2 beczek.
25 października:
gd. par. Prosper 411 z Lerviku 7856/1 i 580/2 beczek.
norw. par. Jotun 308 z Yarmouth 2833/1 i 2198/ beczek.
27 października:
niem. par. Hoffnung 220 zYarmouth 2150/1 i 300/2 beczek.
28 października:
niem. par. Treue 290 z Yarmouth, 3840/1 i 1460/2 beczek.
30 października:
niem. par. Cewea 270 z Yarmouth, 1027/1 i 450/2 beczek.
szw. par. Blanche 210 z Fraserburgh. 1973/1 i 664/2 beczek.
1 listopada:
gd. par. Mottlau 430 z Yarmouth.
2 listopada:
ang. par. Kenrix 316 z Lowestoftu. 4457/1 i 450/2 beczek.

Stan lodów na Bałtyku.

SZWECJA.

Ornskoldsvik. Przypuszczalnie żegluga będzie otwarta do pierwszych 10-u dni, w Husum zaś i Kopmanholmie do końca grudnia.

Umea. Przypuszcza się iż żegluga będzie zamknięta w końcu listopada w Sandvik, Djunvik i Holmsund. W Obhola zaś na początku grudnia.

Skelleftea. W obwodzie tym przypuszczalnie nawigacja będzie możliwa do końca listopada.

Pitea. Żegluga będzie zamknięta około 15-go listopada.

Haparanda. W Haparanda, Salmis i Seskari żeglugę można uważać za zamkniętą, gdyż nie oczekują więcej parowców. Nederkalix oczekuje tylko jednego parowca.

FINLANDJA.

Kemi. Spotyka się już kra niegruba, powłoka lodowa się tworzy. Żegluga utrudniona dla parowców. Powzięte od 5—10 listopada zamknięcie nawigacji.

Uleaborg. Pojawił się śryż.

Brahestad. Żegluga bez przeszkód. Oczekują tu jeszcze kilku parowców. Koniec nawigacji obliczają na 15-go listopada.

Jacobstad. Wolny od lodu.

Kristinestad. Żegluga bez przeszkód. Zamknięcie żeglugi około 15-go listopada.

Rafsi. Przewidywane jest zamknięcie żeglugi w końcu listopada.

Abo. Pogoda nadal ciepła, wszystkie portu obwodu będą prawdopodobnie otwarte do 15-go grudnia. Samo Abo, obsługiwane przez łamacze lodów będzie prawdopodobnie otwarte przez cała zimę.

Fredrikshamn. Do połowy grudnia prawdopodobnie nie będzie przeszkód dla żeglugi. Przy pojawieniu się mocnego lodu łamacz stacjonowany w Kotka będzie również pomagał parowcom przeznaczonym do Fredrikshamnu.

Wyborg. Prawdopodobnie żegluga będzie otwarta do połowy grudnia. Wpływ kry z Newy i silnych mrozów nieprzewidywanych jest tu bardzo znaczny, wobec czego wskazana jest już teraz ostrożność z zafrachtowaniem do tego portu.

Żegluga wewnętrzna.

NIEMCY.

Rozszerzenie kanału Dortmund-Ems.

Dyrekcja dróg wodnych w Monasterze opracowała projekt rozszerzenia kanału Dortmund-Ems.

Kanał ma być rozszerzony na całej swej długości aż do ujścia rzeki Ems, wynoszącej 200 km. o 15-u metrach. Przez te roboty wielkie holowniki reńskie będą mogły korzystać wraz ze swemi lichtugami z tej drogi wodnej. Roboty podzielone będą na 10 odcinków. Koszta wyniosą koło 200 000 000 marek.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl' — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

26 października:
norw. par. Odda 479 do Kubikenborga,
norw. par. Blaafjeld I 652 do Kirkkoniemi,
niem. licht. Hans Otto 596 do Grenaa.
27 października:
gd. par. Balticum 364 do Ystadu.
28 października:
norw. par. Dea 1 460 do Sundsvallu,
szw. par. Amazone 379 do Wyborga.
niem. par. Minna Cords 552 do Svendborga.
29 października:
niem. par. Carl Cords 499 do Pargasu.
30 października:
niem. licht. „P" 607 do Wyborga,
niem. licht. „S" 608 do Kirkkoniemi.
31 pazdziernika:
norw. par. Lillemor 678 do Vesteras,
pol. par. **Toruń** 1 122 do Wallviku.
Statki powyższe wywiozły łącznie 19 367 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

21 września:
pol. licht. **Alek** 361 do Oxelösundu..
22 września:
pol. lich. **Benek** 369 do Sztokholmu.
23 września:
pol. licht. **Antek** 370 Oxelösundu.
24 września:
pol. licht. **Bolek** 369 do Sztokholmu.
25 września:
pol. licht. **Stefek** 392 do Sönderborga.
27 września:
pol. licht. **Edek** 352 do Sönderborga.
29 września:
pol. licht. **Wacek** 369 do Göteborga.
4 października:
pol. licht. **Bartek** 373 do Kjöge,
pol. licht. **Bronek** 369 i
niem. licht. D. W. 701 382 do Sztokholmu.
6 października
pol. licht. **Wojtek** 377 do Göteborga.
8 października:
pol. licht. **Alek** 361 do Krik,
pol. licht. **Antek** 370 do Randersu.
10 października:
pol. licht. **Benek** 369 do Kjöge.
12 października:
pol. licht. **Bolek** 369 do Kopenhagi.
15 października:
pol. licht. **Felek** 382 do Kopenhagi.
16 października:
pol. licht. **Franek** 382 do Gdańska.
17 października:
pol. licht. **Edek** 352 do Skelskjör.
18 października:
pol. licht. **Stefek** 392 do Bandholmu.
21 października:
pol. licht. **Bronek** 373 do Holbäk.
22 października:
niem. licht. DW. 701 382 do Holbäk.
25 października:
pol. licht. **Benek** 369 do Söderhamnu.
27 października:
pol. licht. **Bartek** 373 do Norrköpingu.
30 października:
pol. licht. **Wacek** 382 i
pol. licht. **Wojtek** 377 do Kopenhagi.
Statki powyższe wywiozły łącznie 16 250 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

24 października:
niem. par. Anni Ahrens 554 do Wazy,
ang. par. Sheaf Brook 1 344 do Göteborga,
norw. par. Lysaker 485 do Oslo,
duń. par. Polarhavet 1 287 do Göteborga.
25 października:
niem. p. Karl Leonhard 1 672 do Gdyni,
szw. par. Erik 123 do Stege,
szw. par. Gusten 353 do Malmö,
szw. par. Forsvik 698 do Sztokholmu,
norw. mot. Columba 289 do Oslo (i z tow.),
szw. p. Orlando 1 037 do Hernösandu,
szw. par. Aegir do Kalmaru.
26 października:
szw. par. Thure 295 do Sölvesborga (i z żel.),
łot. par. Krimulda 1 150 do Rygi,
szw. par. Nordöst 628 do Göteborga,
szw. par. Trio 832 do Helsingborga,
niem. licht. Peter 560 do Grenaa,
norw. par. Gunnar 714 do Oslo.
niem. par. Insterburg 491 do Lipawy,
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Norrköpingu,
szw. par. Othello 1 056 do Sundsvallu.
27 października:
niem. par. Sylvia 598 do Kopenhagi,
fr. par. Janine 1 241 do Dieppe,
szw. par. Kullen 276 do Nykjöbingu,
szw. licht. Hallsta III 473 do Karlshamnu,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi.
28 października:
szw. par. Wandia 798 do Sztokholmu,
niem. p. Continental 305 do Helsingöru,
gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 do Ekenäs,
szw. par. Billerud 118 do Aviku,
szw. par. Portos 1 071 do Sundsvalllu,
łot. par. Viesturs 338 do Rygi,
gd. par. Echo 555 do Oslo,
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi.
29 października:
niem. par. Gerda Ferdinand 900 do Helsingforsu,
duń. żagl. z mot Concordia 87 do Marstallu,
niem. par. Possehl 1 348 do Korsöru.
30 października:
łot. par. Biruta 1 091 do Rygi,
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
31 października:
szw. par. Robur I 577 do Sztokholmu,
szw. żagl. Ido 149 do Simrishamnu,
szw. żagl. Kiana 182 do Ystadu,
szw. żagl. Astrid 69 do Raa,
duń. żagl. Johanna 56 do Saxköbingu,
duń. mot. Maagen 97 do Nexö,
niem. żgl. Walküre 91 do Degershamnu,
szw. par. Larus 448 do Trelleborga,
niem. licht. Vega 758 do Kjöge.
1 listopada:
gd. par. Marie Siedler 221 do Sztokholmu,
niem. par. Danzig 575 do Korsöru,
niem. par. Bernhard Blumenfeld 1 665 do Gefle,
duń. par. Frieda 1 270 do Göteborga,
pol. par. **Robur II** 795 do Göteborga.
2 listopada:
duń. par. Bothal 1 223 do Kopenhagi,
pol. licht. **Janek** 633 do Aabenraa.
niem. żag. Roamer II 86 do Rönne,
szw. par. Mars 854 do Helsingforsu,
szw. par. Fredrika 974 do Esviku,
szw. mot. Ido 189 do Vesteras,
szw. par. Norrtelje 257 do Lulea,
szw. par. Carrie 739 do Göteborga,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. Sölve 260 do Malmö.
3 listopada:
fr. par. Depute Charles Nortier 1 182 do Göteborga,
szw. par. Gudrun 483 do Karlskrony,
duń. par. W. Th. Malling 1 125 do Koldingu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 104 800 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

24 października:
duń. par. Skodsborg 850 do Londynu.
25 października:
ang. par. Kalua 412 do Southamptonu,
duń. par. Rigmor 524 do Lowestoftu,
gd. par. Weichsel 602 do Bordeaux.
26 października:
niem. par. Septima 826 do Gandawy,
duń. par. Stegelborg 1 146 do Londynu,
duń. par. Danefeld 724 do Londynu,
duń. par. Danhild 815 do Londynu,
niem. par. Immenhof 182 do Southamptonu.
27 października:
niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 do Goole,
duń. par. Valborg 496 do Londynu,
szw par. Ingeborg 191 do Norrköpingu (i z tow.).
28 października:
niem. par. Freya 826 do Hullu,
niem. par. Eddi 647 do Antwerpji (i z tow.).
29 października:
niem. par. Fafner 1 922 do Calais,
fr. par. Yainville 836 do Rouen (i z tow.),
fr. par. Caudebec 976 do Dunkerki (i z tow.).
30 października:
ang. par. Chloris 650 do Amsterdamu,
niem. par. Annchen Peters 246 do Westhartlepoolu.
duń. par. Estland 724 do Bristolu.
31 października:
niem. żagl. z m. Uli 56 do Kjöge,
niem. par. Marie Schröder 455 do Antwerpji,
niem. par. Egeria 383 do Vlaardingen i z tow.),
duń. par. Kirsten Maersk do Westhartlepoolu.
2 listopada:
niem. par. Elsfleth 275 do Grimsby.

belg. par. Borinage 1 205 do Antwerpji,
norw. par. Rudolf 542 do Lowestoftu,
norw. par. Jotun 308 do Montrose,
niem. par. W. C. Frohne 189 do Kjöge.
3 listopada:
duń. par. Clara 798 do Birkenhead,
niem. żagl. z mot. Antares II 490 do Bremerhaven.

Statki powyższe wywiozły łącznie 78 400 m drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

24 października:
niem. par. Farö 719 z Tallinnu.
27 października:
duń. żagl. Althea 63 z Aarhus.
28 października:
szw. żagl. Margit 128 z Kopenhagi,
norw. żagl. z mot. Haastein 107 z Göteborga.
29 października:
niem. p. Lisbeth Cords 496 z Londynu.
30 października:
szw. żagl. Klara 163 z Enghave Brygge,
szw. żagl. Najaden 151 z Kopenhagi.
1 listopada:
duń. par. Sigrid 751 z Rouen.

Statki powyższe przywiozły łącznie 6 100 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

25 października:
norw. par. Lillemor 678 z Köpingu.
26 października:
łot. par. Kaupo 1 458 z Lulea.
27 października:
pol. par. **Robur II** 780 z Oxelösundu.
28 października:
niem. p. Teutonia 768 z Helsingborga.
2 listopada:
wł. par. Chiabrera 2 585 z Huelvy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 14,500 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

3 listopada:
niem. par. Fortuna 1 670 ze Souzy.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

24 października:
duń. par. Tiber 823 z Bordeaux,
łot. par. Laimons 198 z Lipawy,
fsk. par. Aegir 453 z Helsingforsu,
szw. par. Rurik 258 z Sztokholmu.
szw. par. Themis 383 z Bergen.
25 października:
ang. par. Smoleńsk 1 534 z Londynu (i z pas.),
ang. par. Baltara 1 387 z Londynu (i z pas.),
fsk. par. Bore VIII 3 438 z Kotki,
niem. par. Eberhard 338 z Hamburga,
niem. par. Viktor 469 z Hamburga,
niem. par. Rhea 293 z Rotterdamu.
26 października:
niem. par. Helene 162 z Hamburga,
niem. par. Egeria 382 z Rotterdamu,
ang. par. Kovno 1 477 z Hullu (i z pas.),
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. Taube 534 z Antwerpji,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
27 października:
niem. par. St. Jürgen 343 z Lubeki.
28 października:
ang. par. Baltara 1 387 z Lipawy (i z pas.),
norw. par. Bomma 461 z Sarpsborga,
szw. par. Karin 196 z Kłajpedy,
niem. par. Merkur 365 z Kopenhagi.
29 października:
niem. par. Reval 575 z Lubeki,
duń. par. Katholm 877 z Manchesteru,
niem. par. Imatra 544 z Lubeki.
31 października:
niem. par. Aeolus 356 z Hamburga,
niem. par. Käte 267 z Hamburga (i ze zbożem).
1 listopada:
niem. par. Hinrichs 308 z Hamburga,
ang. par. Baltonia 1 449 z Londynu (i z pas.),
ang. par. Kolpino 1 453 z Hullu (i z pas.),
niem. par. Brake 336 z Hamburga,
hol. par. Theseus z Amsterdamu,
szw. par. Roland 1 518 z Göteborga.
2 listopada:
gd. par. Etzel 593 z Antwerpji,
ang. par. Haarlem 565 z Leith,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

24 października:
niem. par. Bacchus 381 do Rotterdamu.
25 października:
niem. par. Pallas 370 do Królewca,
szw. par. Egon 291 do Göteborga,
duń. par. Tiber 823 do Bordeaux,
norw. mot. Columba 289 do Oslo (i z węglem),
ang. par. Baltara 1 387 do Lipawy (i z pas.).
26 października:
niem. par. Rhea 293 do Królewca.
27 października:
szw. żagl. z mot. Lilian 70 do Sztokholmu (i z cementem),
niem. par. Kapitän Kross 394 do Antwerpji,
fsk. par. Aegir 457 do Helsingforsu,
szw. par. Ingeborg 191 do Norrköpingu (i z drzewem),
duń. par. Niord 283 do Kopenhagi.
28 października:
ang. par. Baltara 1 387 do Londynu (i z pas.),
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pas.),
ang. par. Smoleńsk 1 534 do Londynu (i z pas),
niem. par. Eddi 647 do Antwerpji (i z drzewem),
ang. p. Kovno 1 477 do Hullu (i z pas.).
fsk. par. Poseidon 408 do Helsingborga,
niem. par. Elin 348 do Rotterdamu.
29 października:
szw. par. Rurik 247 do Sztokholmu.
29 października:
fr. par. Yainville 836 do Rouen (i z drzewem).
fr. par. Caudebec 976 do Dunkerki (i z drzewm),
szw. par. Themis 385 do Malmö.
30 października:
niem. par. Leander 589 do Bremy,
niem. par. Taube 534 do Tallinnu (i ze zbożem),
niem. par. St. Jürgen 343 do Lipawy,
niem. par. Eberhard 338 do Hamburga,
niem. par. Helene 162 do Hamburga.
31 października:
niem. par. Imatra 544 do Wyborga,
niem. par. Sedina 544 do Rygi,
niem. par. Egeria 382 do Vlaardingen (i z drzewem),
1 listopada:
niem. par. Reval 575 do Tallinnu,
duń. par. Lituania 3 940 do Nowego Jorku (i z pas.),
fr. par. Seine 813 do Bordeaux.
ang. par. Baltonia 1 449 do Lipawy (i z pas.),
gd. par. J. C. Reinhold 706 do Antwerpji
niem. par. Vineta 299 do Szczecina.
3 listopada:
fsk. par. Bore VIII 3 438 do Buenos Aires.

Ostatnie notowania frachtowe na węgiel z Gdańska i Gdyni

Polskiej Agencji Morskiej.

Rynek frachtowy okazuje dalszą tendencję zniżkową. Frachty węglowe do krajów bałtyckich i skandynawskich spadły około 3 % na tonie w porównaniu do ubiegłego miesiąca. — To samo daje się zauważyć w frachtach węglowych do Francji i Włoch.

Stawki orjentacyjne.

Węgiel:

Szwecja:
3/4000 t. Gdańsk/Gdynia—Stockholm 108/1000, 5/6,
3/3500 t. Gdańsk/Gdynia—Stockholm 5/7, 1/2,
18/2000 t. Gdańsk/Gdynia—Hernösand, 6/3,
800/1200 t. Gdańsk/Gdynia—Stockholm, 48/350, 6/6,
4000 t. Gdańsk/Gdynia—Gefle, 5/3, 5/4, 1/2,
1500 t. Gdańsk/Gdynia—Malmö, 5/9
600 t. Gdańsk/Gdynia—Trelleborg, 8/6,
3000 t. Gdańsk/Gdynia—Göteborg, 5/3, 5/6,
3/4000 t. Gdańsk/Gdynia—Landskrona, 5/6,
600/650 t. Gdańsk/Gdynia—Helsingborg 7/—,

Dania:
1900 t. Gdańsk-Gdynia—dobry duński Port 5/6, 5/9,
1500 t. Gdańsk/Gdynia—dobry duński Port, 6/—,
1500 t. Gdańsk/Gdynia—Bandholm, 84/325, 6/—,
1500 t. Gdańsk/Gdynia—Odense, 84/400, 6/—,
3000 t. Gdańsk/Gdynia—Kopenhaga 5.1/2, 5/3.

Kraje bałtyckie:
3000 t. Gdańsk/Gdynia—Ryga, 5/3,
1500 t. Gdańsk/Gdynia—Ekenäs, 5/3 6/,, 1/2,
1200 t. Gdańsk/Gdynia—Pargas, 6/4 1/2,
800 t. Gdańsk/Gdynia—Forsby, 7/—,

Francja:
3000 t. Gdańsk/Gdynia—Rouen, 7/—
1200 t. Gdańsk/Gdynia—Treport, 7/6, 7/9,
2700 t. Gdańsk/Gdynia—Marsylja, 10/6, 10/9.

Włochy:
7000 t. Gdańsk/Gdynia—Zach. wybrzeże Włoch, 9/8, 10/—,
3/4000 t. Gdańsk/Gdynia—Wenecja, 10/6, 12/—.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie październ.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 132 060, sól 117, parafina 225, cement 4 360, oleje 1 763, soda 51, sól glauberska 200.

Prod. roślinne: jęczmień 1 568, owies 170, ow. strączkowe 326, kartoflana mączka 442, cukier sur. 110, rafinada 59, melasa 280, drzewo 44 232, koniczyna 8, rzepak 52, smoła drzewna 231.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 23, jaja 31, bydło żywe 11, skóry sol. 24.

Prod. mineralne: fosforyty 10 320, tomasówka 200, węgiel 142, ruda żelazna 8 870, żelazo i stal (stare) 15 365.

Prod. roślinne: pszenica 450, kukurydza 148, ryż 189, lniane siemię 190, żywica i kalafonja 223, oleje 327, ekstrakt garbnikowy 435.

Prod. zwierzęce: smalec 88, śledzie sol. 1 006, tłuszczę 273, skóry sol. 81, wełna sur. 6.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie październ.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 115 135, sól 585, parafina 343, cement 970, oleje 742, soda 241.

Prod. roślinne: jęczmień 2 280, ow. strączkowe 531, kartoflana mączka 55, cukier sur. 1 840, rafinada 525, melasa 440, drzewo 47 328, koniczyna 93, rzepak 1 727, smoła drzewna 76.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 11, jaja 46.

Wwóz Prod. mineralne. fosforyty 8 200, siarka 20, saletra chilijska 80, ruda żelazna 6 670, żelazo 238, żelazo i stal (stare) 5 000.

Prod. roślinne: pszenica 1 310, żyto 29, kukurydza 99, ryż 581, lniane siemię 129, żywica i kalafonja 203, oleje 1 111, ekstrakt garbnikowy 549, bawełna 10.

Prod. zwierzęce: smalec 732, śledzie sol. 2 775, tłuszcze 501, skóry sol. 184, wełna sur. 45.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
12. 11.	z Le Havre	do Le Havre	12. 11.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
26. 11.	"	do Le Havre	26. 11.	"	
10. 12.	"	" "	10. 12.	"	"

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.